

DARIO BALOTTA

(Segretario Generale della FIT-CISL – Lombardia)

LA LIBERALIZZAZIONE AEREA VERSO
DESTINAZIONI AEROPORTUALI “PER DECRETO”:
IL MONOPOLIO “FREGE” IL SUD

Grazie al professor Fanara dell'invito. Spero di portare anch'io un contributo al dibattito. Cercherò di essere il più possibile vicino alle questioni odierne e di dare quindi un taglio adeguato alle problematiche che andiamo ad affrontare.

Non sono un dirigente di una compagnia aerea, sono un sindacalista della CISL della Lombardia che ha avuto la fortuna, nel 1985, quando ancora facevo il capostazione a Milano, di lavorare per tre anni alla redazione del Piano Generale dei Trasporti. In quella sede si sono gettate le basi di una mia conoscenza in materia, che da allora ho cercato sempre più di migliorare.

La prima questione che mi sembra di dover affrontare andando al di là dei problemi normativi è questa: l'Italia non è poco dotata dal punto di vista infrastrutturale. Nel nostro caso parliamo di aeroporti: a livello aeroportuale né il Sud né il Nord sono sotto-dotati di infrastrutture. Vi faccio solo un esempio che riguarda il Nord, dove abbiamo una quindicina di aeroporti per una capacità di oltre 60 milioni di passeggeri e un movimento di 30 milioni di passeggeri. Lo Stato, oltre agli errori che ci venivano ricordati in precedenza dal rappresentante dell'Alitalia, ha fatto degli errori anche di dotazione infrastrutturale - rispetto alla verifica da fare antecedentemente alla realizzazione di un'infrastruttura - non solo sulla

domanda potenziale, ma sulla possibilità che ci fosse qualche vettore in grado di allocare un'offerta oggettiva di servizi.

Abbiamo fatto tanti aeroporti per avere pochi voli gestiti da un unico vettore monopolista. Abbiamo creato una situazione paradossale a fronte di un forte impegno economico-ambientale. Abbiamo avuto una disponibilità di servizi offerti estremamente limitata: o ci sono io o non c'è nessuno che offre questo servizio. Questo è l'esempio di molti aeroporti del Sud fino a qualche tempo fa serviti esclusivamente da Alitalia, la quale era anche il gestore dell'aeroporto e come tale aveva tutti quei difetti, che sono stati segnalati prima, degli altri gestori d'aeroporto non Alitalia, come la SEA e come l'ADR, essendo anch'essi dei monopoli naturali. L'ADR – Aeroporti di Roma -, voglio ricordarlo, fino a qualche anno fa era di proprietà Alitalia, la quale è stata denunciata dalle altre compagnie aeree, straniere in particolare, che sostenevano di essere oscurate e discriminate dalle attività e dai momenti gestionali di Aeroporti di Roma.

Come si vede i problemi sono molteplici: la pianificazione infrastrutturale, la liberalizzazione, la possibilità di offrire un servizio, tutti problemi che determinano una situazione veramente critica. Per darvi un esempio della situazione del Sud, vi cito un dato: gli aeroporti del Mezzogiorno, complessivamente, movimentano circa 14 milioni di passeggeri l'anno. Un aeroporto spagnolo di una piccolissima isola, che si chiama Palma de Majorca, muove 17 milioni di passeggeri. Nel Mezzogiorno c'è il turismo, ci sono attività produttive, ci sono attività terziarie, ci sono addensamenti di popolazione in aree metropolitane come Bari, Palermo, Napoli, ecc., e se questi dati dovessero essere presi in considerazione dal Ministro Treu forse avremmo un orientamento programmatico diverso. Purtroppo, però anche l'attuale Ministro, come i precedenti, lo diceva il dottor Rattazzi un minuto fa, ha subito in un qualche modo l'influenza del vettore dominante, di Alitalia, e questo ha provocato un soffocamento della possibilità di sviluppo del settore. Ciò è avvenuto, però, per effetto anche di una situazione abbastanza peculiare del nostro Paese, quella di avere delle offerte di trasporto di 1.200 Km su treno da Palermo a Milano o a Torino o a Trieste a ta-

riffe basse. Un treno che pur in condizioni pietosissime costituisce comunque un'offerta, un'alternativa all'aereo che non c'è e alle tariffe elevate che ancora oggi ci sono per collegare il Sud al Nord Italia. Questi due fattori assieme hanno favorito tale situazione, cioè la possibilità di avere come alternativa il treno, che però ha delle condizioni di servizio davvero sconvenienti, sia dal punto di vista del tempo, sia dal punto di vista della qualità del trasporto.

Detto questo, voglio fare un esempio per dare un'idea di come siamo mal messi dal punto di vista del sistema aeroportuale, per una serie di circostanze che riguardano l'ENAV, il controllo del volo, le compagnie aeree e la situazione delle gestioni aeroportuali. Un investitore istituzionale olandese, che si chiama A.b.M. Ambro (famosa banca olandese) ha sostenuto che comprerebbe sicuramente tutto quello che è possibile comprare in Italia perché le condizioni di arretratezza in cui sono stati costretti ad operare fino ad oggi gli aeroporti, a causa dell'assenza di competizione, ha consentito un grado di sviluppo più limitato rispetto a quelli europei. Questo *gap* è da recuperare perché c'è una fortissima domanda di mobilità che cresce più della crescita del PIL e, prima o poi, il processo di liberalizzazione investirà anche gli aeroporti italiani. Si tratta di un investimento sicuro perché c'è una rendita garantita e perché, anche quando questa non ci sarà più, si avrà comunque un *trend* di sviluppo proprio per effetto del processo di liberalizzazione.

Noi però siamo ancora fermi al palo. Questo processo di liberalizzazione, lo diceva prima il dott. Rattazzi ed anche il rappresentante dell'Alitalia, è ancora molto critico.

Una prima domanda che sorgerà spontanea è come mai il sindacato può essere interessato ad un processo di liberalizzazione che, tutto sommato, viene a modificare, anche tra gli addetti, le condizioni di, trasporto. Voi lo sapete meglio di me, gli addetti delle società dei servizi pubblici che hanno forte caratteristica monopolistica, assieme ai dirigenti di queste aziende, sono quelli che godono dei maggiori benefici. Perché un sindacato può essere interessato a che un processo di liberalizzazione si compia davvero fino in fondo? La risposta è molto semplice: perché dalla crescita dei servizi di trasporto dipende la crescita complessiva dell'economia del

territorio ed inoltre perché dalla crescita del servizio di trasporto può crescere anche l'occupazione nel settore dei trasporti più in generale. Oggi in tutti i settori del trasporto, escluso quello aereo, abbiamo delle fortissime contrazioni (100.000 ferrovieri in meno, 20.000 addetti al Trasporto locale in meno e via dicendo) e se un processo di liberalizzazione (non di *deregulation*) parte, quindi, con qualche controllo pubblico, lo Stato potrà avere delle imprese che producono dei servizi aerei, purché le regole siano uguali per tutti. Non si tratta di abolire l'Alitalia. L'Alitalia può non essere privatizzata, quello che conta è che il rapporto con il soggetto regolatore, il Ministero dei Trasporti, sia un rapporto corretto e non di protezione dalla concorrenza. Non sono così certo che possiamo fare a meno di qualsiasi azienda pubblica, anzi nel trasporto locale, ad esempio, sono convinto che qualche azienda di trasporto pubblico possa competere con le aziende private. Sono le attuali condizioni normative che hanno impoverito il Sud e le condizioni di trasporto derivanti da questa situazione hanno lasciato il Sud con pochissime possibilità di sviluppo e gli hanno reso impossibile essere protagonista delle attività che vuole lanciare, dal turismo ad altre attività, in particolare il trasporto delle merci.

Quest'ultimo settore è penalizzato anche dal punto di vista marittimo: il Mediterraneo negli ultimi 30-40 anni è diventato un bacino geografico marginale. Il 75% di tutti i traffici con l'Europa si svolgono nei mari del Nord. Soltanto adesso stiamo recuperando qualcosa, anche se non si registra ancora una ripresa fortissima. La crescita di Gioia Tauro non costituisce un'effettiva potenzialità dal punto di vista del trasporto marittimo: è accaduto che un imprenditore privato ha avuto la grande fortuna di poter usare, con dei canoni di concessione ridicoli, un porto che è costato fior di miliardi e che non si è utilizzato per la destinazione per la quale è stato creato, la centrale a carbone. La decisione di Malta di chiudere il proprio porto alle "navi giramondo" poi ha fatto il resto.

Quindi in questa situazione abbiamo non solo un'industria pubblica che non va, ma anche un'impresa privata che è completamente diseducata: questo è il punto. Ovviamente con imprese pubbliche e imprese private di questo tipo, anche i sindacati non pos-

sono che essere nella stessa condizione. Ed allora un elemento di rottura fortissimo è che il diritto degli utenti e il diritto di coloro i quali utilizzano il trasporto, sia per loro stessi che per le merci, incominciano a farsi sentire di più. Quando vi sono Camere di commercio che aderiscono a progetti per costruire il quindicesimo o sedicesimo o diciassettesimo o diciottesimo aeroporto nel Nord Italia, come quello di Brescia o di Bolzano o di Vicenza o di Parma, mi domando se non si seguano le stesse logiche che abbiamo tanto criticato e che erano peculiari del Sud, per quanto riguarda gli investimenti pubblici. In queste condizioni ci facciamo un danno enorme da tutti i punti di vista.

Il motivo per cui Malpensa oggi è nelle condizioni che conosciamo è perché nessuno ha fatto uno studio sulla redditività presunta di un investimento del genere, anche se il Ministero lo aveva richiesto. L'Alitalia affermava che vi era un problema di sistema, cioè di intermodalità di collegamento di un aeroporto con le reti stradali, infrastrutturali e ferroviarie e se l'Alitalia sostiene che questo è il nodo principale della crisi, prima di puntare su Malpensa qualche riflessione doveva farla, piuttosto che volere aprire in fretta e furia “Malpensa 2000”. Invece, è prevalsa l'idea che con 20 anni di ritardo, con un'industria aeronautica tecnologicamente avanzata, fosse ancora possibile fare un'operazione che potesse restituire per decreto quote di traffico all'Alitalia, quote di traffico che sono nelle mani di altre compagnie aeree straniere, in particolare di quelle europee. L'obiettivo era giusto, ma la modalità – cioè la chiusura di Linate - completamente sbagliata. Siamo arrivati con 20 anni di ritardo e in più con regole comunitarie che tutti i Paesi europei sono costretti a recepire ed osservare, e che non consentono più all'Alitalia di poter fare un'operazione di questo tipo. Il primo errore è stato questo. Il secondo errore è stato quello di fare un'alleanza con il gestore aeroportuale di Milano. La SEA è una gallina dalle uova d'oro, che ha però i difetti, segnalati prima, tipici dei monopolisti che sono stati segnalati prima. Nonostante il nostro intervento, le nostre raccomandazioni ad adottare delle soluzioni innovative, ad esempio misurare i tempi di consegna dei bagagli, non è stato fatto niente di tutto questo. Malpensa poteva essere un'occasione

per Alitalia per accettare la competizione. La Banca Europea degli Investimenti ha detto alla SEA che se intendeva usufruire dei 400 miliardi che servivano per completare l'aeroporto doveva fornire garanzie sul ritorno dell'investimento, ossia un decreto, cioè la certezza che tutto quel traffico venisse spostato da Linate a Malpensa, un decreto ora per allora che è stato applicato come tutti sanno.

Malpensa è per metà costruita con risorse in autofinanziamento della SEA e per metà da una legge del 1985 dell'allora Governo Craxi. Come vedete, questo aeroporto è stato pensato in un periodo ed è arrivato in un periodo storico completamente diverso. Il primo decreto del Ministro Burlando non è entrato in vigore alla data prevista del 25 ottobre 1998 e si è lasciata una quota residua di voli a Linate, il 34%, pari a circa 8 milioni di passeggeri l'anno. Con questa esperienza, fossi stato io l'imprenditore, avrei avuto delle perplessità ad allocarmi su Malpensa sapendo che non potevo contare al 100% sul decreto "sposta voli". A parte le facili polemiche, per cui ci viene ricordato che vi è l'interesse delle compagnie aeree straniere europee, British, Lufthansa, ecc., va ricordato che la prima protesta seria l'hanno fatta i sindaci dei Comuni italiani, tra cui il sindaco di Catania, Bianco, i quali hanno verificato che questa situazione li penalizzava. Infatti è stato così. A riprova di ciò da Bari, da Catania, da Palermo gli aerei che sono diretti a Malpensa viaggiano per metà vuoti, perché un utente preferisce transitare da Roma per andare a Linate, aspettare una coincidenza, e quindi pagare di più, pur di evitare Malpensa.

Anche se la domanda è una domanda di business è noto a tutti che le imprese in questo periodo stanno cercando di ridurre il costo di lavoro, il costo di esercizio, per ridurre anche i costi di trasporto che incidono sul complessivo volume delle attività imprenditoriali dell'impresa. Ma con queste tariffe, elevatissime, sulle tratte nazionali non si riesce a risparmiare. Nessuno tutela gli utenti; Alitalia avrebbe dovuto valutare ciò che SEA sapeva e cioè che l'utenza di Linate per il 60% non è milanese, ma proviene dal territorio a est di Milano. Quindi, non c'è solo la distanza Milano-Malpensa, ma anche le maggiori distanze Bergamo-Malpensa o Brescia-Malpensa che rendono Malpensa scomoda. Ho citato due

grandi città, la seconda e le terza della Lombardia, tra l'altro anche con fortissime percentuali di popolazione di origine meridionale che chiede soltanto di arrivare in fretta e spendere il meno possibile, che, insomma, non ha bisogno dell'*hub* intercontinentale. Quei pochi che hanno bisogno dell'*hub* sono il 7-8% dei passeggeri che da Catania volano a Malpensa.

Non faccio nessuna osservazione, però mi stupisco quando il dottor Rattazzi dice che c'è un grande investimento pubblico. Mai visto industriali preoccuparsi tanto degli investimenti pubblici, se non perché interessati direttamente. Allora, mi chiedo che cosa ci stanno a fare il Ministro e la Regione Lombardia, che dovrebbero tutelare gli utenti dal punto di vista tariffario, dal punto di vista della qualità del servizio. La nostra proposta non guarda solo ad una soluzione tecnica: è una proposta che cerca di sviluppare il dibattito e di affrontare i temi della liberalizzazione. Il motivo per il quale noi difendiamo Linate non è solo quello di poter garantire un servizio ed una accessibilità per il Sud, ma anche per il Nord Europa con un *city-airport* che tutte le capitali europee vorrebbero avere. Inoltre, vi è la possibilità di far esplodere finalmente il tema della liberalizzazione aerea in Italia ed in Europa, perché la questione della *slot allocation*, cioè della distribuzione della capacità negli aeroporti, è una questione che, a livello europeo, ancora non è stata risolta e sappiamo che tutte le compagnie aeree cercano di evitare assolutamente l'idea di fare una gara per gli *slots*, perché ognuno pensa di avere i propri *slots* e che nessuno possa metterli in discussione. Ma le cose non sono immutabili. E intanto nuovi entranti stanno alla porta.

Allora, sicuramente una condizione operativa di questo tipo "frega" il Sud e il fatto che il dibattito sia così distante dagli obiettivi che ci proponiamo di raggiungere mette in difficoltà le questioni dello sviluppo che dobbiamo recuperare rapidamente. Da questo punto di vista, noi siamo del parere che bisogna ricercare, all'interno dell'amministrazione pubblica, quelle soluzioni neutrali che fino adesso essa non ha ancora trovato. La questione delle tariffe e quella dell'applicazione della normativa comunitaria sono decisive. E qui entra in gioco il ruolo dell'amministrazione, la sua au-

tonomia ed indipendenza. Invece, questa amministrazione, continua a fare dei passi che sono contrari agli interessi dell'utenza, agli interessi dei consumatori. Vi faccio un esempio, che riguarda gli utenti del trasporto ferroviario: un decreto del Ministro Costa del 1994 liberalizzava le tariffe regionali senza dire alla Regione che da quel momento avrebbe dovuto negoziare le tariffe con le ferrovie a livello locale. Adesso abbiamo la liberalizzazione delle tariffe regionali. Io ritengo che quando si liberalizzano le tariffe è perché c'è la concorrenza; se si liberalizza e non c'è la concorrenza ci vuole un soggetto regolatore. L'Assessore dei Trasporti della Regione Lombardia oggi ha detto di non saperne niente, essendo questa una decisione delle FS. Quindi, peggio di così gli utenti non possono essere messi.

Finisco col dire che dal punto di vista della realtà italiana non ci sono esperienze di associazioni dei consumatori valide: quasi tutte le associazioni dei consumatori hanno dei rappresentanti in Alitalia, nelle Ferrovie e in altre aziende, oppure siedono nei consigli di amministrazione di grandi aziende di trasporto urbano come l'ATM, cioè sono in palesi situazioni di incompatibilità. Mi rivolgo a voi, amici studenti, che dovete dare una scossa forte e denunciare tutte le situazioni che capitano davanti ai vostri occhi, perché se non lo fate dal punto di vista amministrativo il nostro Paese non cambierà. Siamo e rimarremo il Sud Europa. Grazie dell'attenzione.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il sig. Balotta per le interessantissime osservazioni e un ringraziamento particolare lo vorrei fare per il consiglio che ha ritenuto di dare ai nostri studenti. È stato molto obiettivo, molto serio in questa sua relazione, ed ha dimostrato in parole brevi, semplici ma efficacissime, l'assunto dal quale era partito: che si è già penalizzato il Sud attraverso il monopolio. Ha parlato dei guai di Linate e ancor più di quelli di Malpensa, e ne ha parlato con molta serenità, con molta obiettività. Sono problemi gravissimi, abbiamo avuto la fortuna di farceli illustrare da una persona che li conosce in modo approfondito, come ha ampiamente dimostrato nella sua relazione. Grazie, signor Balotta.

A questo punto vorrei passare alla parte che più interessa i nostri presenti: gli eventuali interventi, dopo aver chiesto ai relatori se hanno domande da fare o altri interventi sulle cose che hanno detto i diversi relatori.

DIBATTITO

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Il professor Fanara ha un torto, quello di organizzare Convegni troppo interessanti ed è impossibile stare zitti. Quindi, in tre giorni, è già la terza volta che intervengo. Se ci fosse tempo, e non fossi Consigliere di amministrazione dell'ENAC, avrei moltissime domande da porre a questa interessantissima Tavola Rotonda. Mi astengo per motivi di tempo, anche perché sarebbe forte il rischio di cadere in polemica, e non voglio farlo.

Desidero invece chiedere al Presidente come sia possibile districare questa matassa. Abbiamo, infatti, il rappresentante dell'Alitalia che ha sparato a zero sulle società di gestione e il dott. Rattazzi che ha accusato l'Alitalia di non essere affatto competitiva perché fare l'imprenditore godendo di aiuti da parte dello Stato è troppo facile.

Il dott. Caratozzolo, a sua volta, ha demonizzato l'ENAC perché ha disposto, nella circolare interpretativa del decreto 18/1999, che il *self-handling* vale anche per le compagnie che operano in *codesharing*. Però, ha detto pure che l'ENAC è stata troppo cauta perché non ha fatto altro che applicare i requisiti previsti dal decreto 18. Ma è pur vero che, se c'è una legge, si deve applicare.

Le società di gestione, a loro volta, hanno fatto la critica opposta all'ENAC che aveva riconosciuto al vettore la possibilità di fare il *self-handling* anche in *codesharing*.

In questo ginepraio di posizioni, esattamente antitetiche l'una rispetto all'altra, tra vettori, società di gestione, prestatori di *handling* e sindacati, è estremamente difficile prendere qualsiasi decisione perché se si accontenta una parte, se ne scontenta un'altra. Quindi si tratta di contemperare quattro interessi in conflitto tra loro. La Tavola Rotonda di questa mattina è stata emble-

matica della contrapposizione di posizioni antitetiche una rispetto all'altra.

Ciò premesso vorrei chiedere al Presidente che cosa farebbe in questa situazione, se fosse l'ENAC o il Ministro. Grazie.

GIANCARLO TESINI

(Presidente della Federtrasporto)

Mi sento quasi costretto ad un breve intervento, anche perché ho avuto modo come Ministro, tra il '92 e il '93, di contribuire al varo del terzo pacchetto per la liberalizzazione. Debbo dire che ho sempre avuto grande disagio a Bruxelles perché la posizione italiana nei diversi settori era sempre di difesa. Non eravamo contrari alla liberalizzazione, però avevamo bisogno di tempo e quindi di inserire sempre richieste di fasi transitorie. La nostra posizione non era mai propositiva, segno questo della debolezza complessiva del sistema Italia rispetto all'Europa. Abbiamo direttive europee che sono targate Francia, Germania, Inghilterra, ma non c'è una direttiva che sia targata Italia. Oggi noi assistiamo a questo processo, già avviato, di liberalizzazione con cui ci si deve confrontare. Sono d'accordo con Balotta, il problema non consiste nella proprietà, che sia pubblica o privata. L'importante è che ci siano regole che valgono per tutti e che nel processo di liberalizzazione non venga mai dimenticato che poi, trattandosi di un servizio, il destinatario finale è sempre l'utente, il cliente.

Avrei una domanda, che poi è una mia considerazione, da fare ai relatori. La liberalizzazione è nella sostanza l'apertura al mercato. Il mercato ha una regola fondamentale che è la concorrenza e chi sta sul mercato secondo questa regola evidentemente punta al profitto. Oggi noi però rischiamo, affrontando questa fase della liberalizzazione, di avere una visione ancora ristretta. Ma proprio per quanto è stato detto diventa pressante l'esigenza di un salto di qualità nel modo di concepire il regime di competitività, determinato anche dalla realtà europea che, facendo cadere i confini nazionali, e

quindi la competitività fra le nazioni, farà nascere invece una competitività tra regioni, tra aree. Allora il salto qualitativo che si richiede, a mio avviso, è che la competitività si sposti sempre di più nel campo dei trasporti tra sistemi intermodali, integrati, punto di riferimento di determinati ambiti territoriali.

Il settore più liberalizzato, che è il settore aereo, è quello che ha avuto più sviluppo: però si è anche evidenziato che rispetto a determinate distanze, una volta completata la linea ad alta velocità Milano-Roma, probabilmente l'aereo ne risentirà. Io da Bologna a Roma non vado più in aereo, vado in treno. Il mercato, in fondo, determina delle situazioni in cui non c'è bisogno di nessuna circolare: ognuno segue il sistema più conveniente. Allora bisogna oggi affrontare i problemi dei trasporti in una visione più sistemica, valutando tutto ciò che è necessario per creare le condizioni di una competitività che dia profitto, perché trova l'utente che ha interesse a fare quella scelta.

Credo che questo sia un problema culturale prima che politico: le imprese (pubbliche o private, non importa) si devono porre di fronte ai processi di liberalizzazione in un'ottica diversa. Questo vale anche per il Governo, anzi il primo responsabile politico, oggi che si sta elaborando il Piano generale dei trasporti, è proprio il Governo. Il problema della liberalizzazione non è quello di sostituire al pubblico il privato, ma è quello di sapere ridisegnare il ruolo del pubblico.

La mia era quindi in sostanza una esortazione ad uscire dalla visione un po' corporativa in cui ci muoviamo, per renderci sempre più consapevoli che oggi siamo in un campo aperto, che il processo è avviato e che percorrerlo è ormai una tappa obbligata. Percorrerla nel modo giusto è interesse non solo dei singoli imprenditori, ma di tutto il Paese.

GERARDO MARLETTO

(c.s.)

Non voglio fare domande retoriche, ma porre dei quesiti elementari in cerca di risposte elementari, proprio perché la situazione è molto complessa.

Chiederei ai due rappresentanti delle compagnie aeree qual è la loro posizione sulla questione della ripartizione della capacità aeroportuale, non pensando però al caso specifico Linate-Malpensa. Ritengo infatti che se si vogliono trovare meccanismi generali di ripartizione non si può pensare al caso specifico. La richiesta di una posizione esplicita nasce anche dal fatto che proprio ieri il rappresentante della Commissione Europea ci ha detto che una posizione della Commissione sul punto ancora non c'è. Nei prossimi mesi si discuterà di due approcci alla ripartizione, che sono assolutamente contrapposti: uno è l'approccio amministrativo, che poi è quello tradizionale basato in larga parte sui diritti storici; l'altro è il meccanismo mercantile per cui gli *slot* potranno essere messi a gara, commercializzati, scambiati ed acquistati.

Sintetizzo in maniera radicale quello che già ha detto questa mattina l'amico Caratozzolo, con il quale abbiamo avuto il piacere di lavorare insieme. Ha detto che il sistema di aeroporti con finanziamenti pubblici genera inefficienze nel settore del trasporto aereo e profitti nella gestione degli aeroporti stessi. Non ci ha detto qual è la posizione di Alitalia per superare questa *impasse* molto grave. Quali sono, secondo Alitalia, le regole che potranno portare una migliore efficienza del trasporto aereo e quindi anche una riduzione dei profitti monopolistici dei gestori di aeroporti? Debbono essere messe a gara le gestioni aeroportuali in seguito al processo di privatizzazione che è stato aperto anche di recente in Italia?

Un'ultima domanda, rivolta al dott. Rattazzi, il quale ha citato un interesse legittimo, quello dei cittadini del Mezzogiorno d'Italia a godere dei benefici di un *city-airport* qual è Linate. Chiederei da studioso in cerca di una risposta: non è altrettanto legittimo l'interesse dei cittadini milanesi o lombardi di poter usufruire dei

voli dei concorrenti, penso a Lufthansa da Francoforte, ad Air France da Parigi, per collegarsi con il resto del mondo? Perché ques'ultimo non è considerato un interesse legittimo tanto quanto quello dei cittadini del Sud Italia?

SILVIO BUSTI

(c.s.)

Rapidamente due domande al dott. Bertucci, di cui ho apprezzato la relazione e soprattutto le critiche alle espressioni, non certo chiare e felici, contenute nella nuova Convenzione di Montreal del 1999. Aggiungo alle critiche del dott. Bertucci che la problematica è ampliata dal fatto che la Convenzione di Montreal del 1999 è stata redatta in sei testi, tutti ugualmente autentici, di cui uno in lingua russa ed uno in lingua cinese, per cui sarei veramente curioso di vedere come certe espressioni, ad es. *servant or agent*, sono state tradotte, magari, in lingua cinese. Sarà un'impresa per i giuristi interpretare le possibili divergenze fra una versione e l'altra della Convenzione di Montreal, tutte egualmente facenti fede.

Veniamo alle due domande. La prima è strettamente attinente alla relazione del dott. Bertucci, il quale ha detto che le assicurazioni sono pronte a coprire qualsiasi rischio corso nell'operazione di trasporto aereo. Ma mi chiedo se i vettori sono disposti a pagare una differenza di premio in rapporto a queste maggiori coperture. Volevo poi chiedere se il consorzio assicurazioni aeronautiche è già arrivato ad individuare i criteri di maggiorazione del premio ed i criteri di corrispondenza percentuale tra maggiorazione del premio e maggiorazione del rischio coperto.

La seconda domanda è orientata su un argomento non toccato dal dott. Bertucci, che però penso interessi a tutti. Da un anno ormai vige un regime di responsabilità oggettiva nel trasporto aereo internazionale di merci. Questo passaggio da un regime di responsabilità soggettiva ad uno di responsabilità oggettiva, pur se

strettamente contenuto entro un certo massimale, ha comportato problemi dal punto di vista assicurativo?

BRUNO FRANCHI

(c.s.)

Non intendo fare domande, ma soltanto una rapida considerazione su una battuta dell'on. Tesini, il quale ha detto che l'Italia è il Paese con più aeroporti. La situazione non è proprio questa: se si prende la pubblicazione ufficiale del nostro Stato in cui sono elencati gli aeroporti e la si confronta con le analoghe pubblicazioni di altri Stati europei (ad esempio, Francia, Gran Bretagna e Germania), emerge infatti che l'Italia non è certo il Paese con più aeroporti.

Il problema non è il numero degli aeroporti, quanto piuttosto un altro: in Italia, ogni aeroporto, in mancanza di una politica di coordinamento e nel contesto di ottiche meramente campanilistiche, vorrebbe avere i suoi collegamenti di linea.

Al riguardo il dott. Balotta ha citato un caso che conosco molto bene: quello dell'aeroporto di Vicenza che, pur trovandosi in posizione baricentrica tra gli scali di Verona Villafranca e Venezia Tessera (i quali sono serviti quotidianamente da un elevato numero di voli per Roma e per altre destinazioni), aveva ugualmente messo in piedi, con non molto successo, un collegamento giornaliero per Roma. Collegamento attivato, secondo una deprecabile logica seguita anche da altri scali, sulla base della stipulazione di contratti vuoti per pieno finanziati con denaro pubblico, grazie ai quali i vettori finiscono per non accollarsi il rischio di impresa. Il guaio è che malgrado tutti dicano che bisogna uscire fuori dalla logica dei campanilismi, non c'è alcun politico che alla fine ne abbia effettivamente interesse, perché ciò si rifletterebbe negativamente sulla sua immagine all'interno del rispettivo collegio elettorale.

Il caso di Vicenza non è comunque l'unico. Ci sono anche altri scali dove gli aeroporti, pur di avere dei collegamenti di linea, hanno accettato dei compromessi con i vettori, attuando pratiche

non in linea con la normativa comunitaria sulla concorrenza. Sarebbe l'ora che qualcuno (mi riferisco alle autorità preposte al settore dell'aviazione civile) iniziasse a prendere delle posizioni ben precise in materia, intervenendo con decisione in quei casi dove il denaro pubblico viene dilapidato o comunque usato non conformemente a quanto previsto dalle norme di legge.

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

Avrei desiderato svolgere alcune osservazioni e formulare parecchie domande relativamente alla relazione dell'amico Bertucci, che tocca anche il mio tema. Poi, siccome il dibattito si è spostato sulla seconda parte degli argomenti trattati, concernente la politica aeroportuale e aeronautica, ho ritenuto opportuno limitarmi ad una sola domanda, per chiarire un possibile dubbio. Il dott. Bertucci si è soffermato in particolare sulla Convenzione di Montreal; argomento interessantissimo, che avrebbe potuto abbracciare un'intera mattinata, consentendo di approfondire ulteriormente i temi trattati da entrambi. E vengo alla domanda.

A proposito dei pagamenti in acconto, mi sembra che, a differenza del testo del Regolamento comunitario (il quale li impone come obbligatori), il testo della Convenzione di Montreal si rimette ad una previsione normativa statale. In altri termini, il testo di Montreal non dice che i vettori devono effettuare un pagamento in acconto, ma dice che gli Stati potranno stabilire o meno il relativo obbligo. La legislazione statale stabilirà, dunque, se e come sussista un obbligo dei vettori di procedere ai pagamenti in acconto. Volevo sapere da Bertucci, il quale ha in qualche modo partecipato al dibattito che ha preceduto la stesura della Convenzione di Montreal, per quali ragioni si è giunti a questa disposizione testuale, anziché ad una disposizione dal tenore più limpido e preciso, di carattere precettivo, come è quella del Regolamento.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Non essendoci altri interventi, vorrei pregare i relatori di rispondere alle domande. Prego il dott. Rattazzi di iniziare.

LUPO RATTAZZI

(c.s.)

Volevo solo brevemente replicare al signor Balotta sull'opportunità o meno che, in questo settore, le aziende siano pubbliche o private. Io le confermo con grande veemenza che è opportuno che siano tutte private, e posso raccontare la nostra esperienza dicendole che, per esempio, quando recentemente è stato prodotto il nuovo testo di convenzione (ed era una cosa mal fatta), io ho chiesto conto ai tecnici del Ministero perché era venuto fuori così, perché c'era il tentativo di mantenere privilegi in capo all'Alitalia. Mi è stato riferito che il dott. Cempella aveva fatto un'enorme pressione perché diceva che se non si fosse firmata una convenzione protettiva in favore di Alitalia, ci sarebbe stato un danno all'erario. Quindi, in un settore come questo, sempre tornando alla similitudine calcistica, se l'arbitro sa che fischiando un rigore contro la propria squadra andrà incontro ad un danno finanziario sarà molto difficile che fischi. Quindi, a mio avviso, in un settore in cui l'intervento dello Stato è così importante, è opportuno che tutte le aziende siano sullo stesso piano, e quindi tutte quante private.

DARIO BALOTTA*(c.s.)*

Questa è una questione di grandissimo interesse che non si può esaurire in quattro battute. Il problema delle concessioni, cioè della garanzia di ottenere una concessione, di godere di una posizione protetta, è il problema *clou* oggi in Italia. Questo è il punto. Le regole devono essere uguali per tutti. Da noi accade, invece, che chi dovrebbe fare osservare le regole poi è il primo a non osservarle. Si può anche prevedere di mettere in campo le cosiddette *authority*, che verificano e sovrintendono le modalità attraverso le quali sono state date queste concessioni.

Voglio fare un esempio. La SEA, che gode di rendite garantite, offre servizi pessimi ed ha tariffe forfettarie. Voi sapete che da un anno e mezzo gli aeroporti pagano le concessioni allo Stato in base al numero di passeggeri. La SEA ha versato allo Stato 2 miliardi di lire negli ultimi due anni con un aeroporto che dà la possibilità di realizzare un fatturato di 800 miliardi ed un utile di 61 miliardi. Quindi lo Stato si trova a prendere quattro lire da questa concessione, da poco rinnovata. La SEA ha partecipato ad una gara per la gestione degli aeroporti argentini e lo Stato argentino, pur molto più arretrato del nostro, sia dal punto di vista democratico, sia, come credo, dal punto di vista amministrativo, che cosa ha fatto? Ha chiesto chi avrebbe offerto di più per ottenere la concessione dei suoi 33 aeroporti che muovono 18 milioni di passeggeri l'anno. Hanno gareggiato in tanti, ma chi ha garantito il pagamento del canone più alto è stato il consorzio della SEA: 300 miliardi per gestire tanti passeggeri quanti ne gestisce nei soli aeroporti di Milano (18 milioni). Lo Stato italiano fa fatica a recuperare le quattro lire che gli sono dovute dalla SEA perché, ogni volta che le vengono richieste, questa ricorre al TAR e al Consiglio di Stato. Lo Stato ha anche fornito le risorse per rifare Linate, mentre la SEA si permette di offrire 300 miliardi di lire, 180 milioni di dollari, per 30 anni allo Stato argentino. O siamo alla follia o deve fare così anche lo Stato italiano. Se facesse così anche lo Stato italiano, i gestori degli aeroporti avrebbero l'interesse ad offrire dei servizi qualitati-

vamente elevati per attirare la clientela, dovendo pagare un canone salato allo Stato italiano. Invece, lo Stato italiano è buggerato quattro volte perché non prende i soldi delle concessioni e, per di più, paga alcuni costi di gestione, come ad esempio la *security*, che in altri aeroporti è pagata dal gestore.

Con questo Stato noi non facciamo un passo in avanti. In uno Stato con forme organizzative diverse, invece, come quello inglese, tanto per fare un esempio, la società comunale di trasporti di Londra si è vista mettere in gara i servizi di trasporto e per anni ha perso la gara, perché hanno vinto dei privati che facevano dei prezzi migliori. La stessa società si è poi riorganizzata e al terzo anno ha vinto la gara. Questo significa che non è detto che non ci devono essere aziende pubbliche: possiamo benissimo farne a meno se le regole sono scritte bene, ma se le regole non sono scritte bene, a quel punto interviene la necessità dell'azienda pubblica. Per questo motivo alle aziende pubbliche si sono sostituiti gli obblighi di servizio pubblico ai quali deve far fronte non più lo Stato imprenditore, ma qualsiasi azienda che vuole produrre questo servizio. Se sotto questo profilo lo Stato non cambia, è chiaro che per noi non c'è prospettiva di sviluppo.

VINCENZO CARATOZZOLO

(c.s.)

Sono venuti fuori diversi spunti interessanti da questo prezioso scambio di battute. In primo luogo vorrei dire, perché qua si dimenticano gli eventi storici, che nel 1988, citato nella preziosa relazione dal dott. Rattazzi quale anno in cui esisteva una situazione scandalosa di monopolio, l'Alitalia era l'aviazione civile. Non c'erano operatori alternativi che potessero sostituirla. Dal 1993 si è consolidato un processo di liberalizzazione che oggi non può più giustificare chi accusa ancora l'Alitalia di fare ricorso a protezioni monopolistiche. Lo vediamo sul traffico domestico, lo vediamo sul traffico europeo. Parlare di ciò che è accaduto in passato è utile per

avere degli elementi storici di giudizio, ma non è certamente la realtà attuale. La realtà attuale è ben diversa.

Peraltro, in merito al discorso degli aiuti di Stato, mi rendo conto che ci possono essere vantaggi per Alitalia e delle distorsioni per i competitori, però è anche vero che quell'aiuto di Stato era, soprattutto, motivato dal fatto che bisognasse mantenere in vita uno degli elementi sostanziali del tessuto produttivo nazionale: diciannovemila dipendenti, duecentocinquantamila di indotto. Ci troviamo in una situazione in cui gli aiuti di Stato avevano anche un contenuto sociale elevatissimo. Ma non è solo questo: quegli aiuti di Stato hanno generato una serie di condizioni penalizzanti per la stessa Alitalia, la quale è stata costretta ad assoggettare le proprie politiche economiche e commerciali a condizioni rigorosissime di limitazioni di iniziative. Mi sembra, pertanto, ingiusto parlare solo degli aiuti di Stato senza valutare quali sono state le conseguenze per la stessa Alitalia. Superare questo discorso dello stato di premorienza in cui si trovava quella Azienda era una necessità sentita dallo Stato giustamente. Gli stessi sindacati all'epoca erano tutti schierati verso l'approvazione di un progetto che consentisse la rivitalizzazione di una Società che stava per portare i libri in Tribunale. In compenso c'è stata una politica di risanamento che indubbiamente ha del miracoloso, perché la ripresa di questa Azienda è stata non in funzione degli aiuti di Stato, ma in funzione dei risultati di gestione. L'investitore pubblico ha speso 2000 miliardi ed ora possiede un'azienda con 9000 miliardi di capitalizzazione. Anche questo è un elemento economico da tenere in considerazione.

In merito poi a quell'affermazione che parla quasi di inutilità dell'*hub*, perché in definitiva tutti i collegamenti interessano l'*hub* nella misura del 7%, mentre invece tutto il traffico nell'ambito nazionale è "*point to point*", consentitemi di dissentire profondamente. Anzi vorrei darvi ulteriori elementi di giudizio che sono di recentissima rilevazione: da quando si è aperta la ferrovia ho visto i collegamenti sui voli per Linate che stanno lentamente crollando, mentre invece stanno incrementandosi notevolmente i collegamenti su Malpensa. È vero che c'è stata una politica di demonizzazione su questo aeroporto, per cui ci vorrà molto tempo per

recuperare l'immagine dell'agibilità dell'infrastruttura, però bisogna tenere conto delle tendenze attuali. La necessità dell'*hub* quale elemento trainante dell'economia del Paese, è esigenza imprescindibile per il consolidamento dell'aviazione civile e per l'affrancamento dalla colonizzazione da parte dei potenti vettori nord europei.

In merito al numero degli aeroporti vorrei richiamare, sempre facendo ricorso a memorie storiche, che il piano degli aeroporti degli anni '80, prevedeva proprio quello che non abbiamo fatto negli anni '90. Cioè negli anni '80 si diceva che bisognava investire su grosse infrastrutture, procedendo alla loro integrazione territoriale e bisognava abolire la dispersione, che stava intervenendo sul territorio nazionale, generata da una miriade di aeroporti che producono solo costi, ma non generano traffici. Tanto è vero che poi, come giustamente diceva il prof. Franchi, per potere mantenere in piedi tale piano si accettavano compromessi incredibili: la campagna pubblicitaria, la garanzia del vuoto per pieno, e così via. Ma erano tutte costruzioni sterili ed artefatte, prive di vero contenuto economico. È vero che è il mercato che induce a portare gli aerei dove il traffico giustifica la istituzione dei servizi. Pertanto è il mercato che regola il processo economico operativo, i protagonisti di tale processo sono i vettori e gli investimenti devono essere operati dopo adeguata concertazione con coloro che dovranno utilizzare l'infrastruttura.

In merito al quesito del dott. Marletto, ribadisco che la situazione è scandalosa. È insopportabile sul piano del livello della remunerazione dei servizi e sul piano dei livelli qualitativi della prestazione, come affermava poc'anzi il dott. Balotta. I profitti sono tali da consentire investimenti all'estero molto spesso privi di validità economica. Ma quei profitti derivano almeno per l'80% dagli sforzi economici dei vettori, i quali si vedono privati del 20% delle loro risorse per potere finanziare questi sistemi inefficienti. Soluzioni: la prima è l'applicazione della legislazione già vigente che parla di trasparenza nella definizione dei corrispettivi. Cioè ormai non è più tempo di versare soldi che non hanno neanche corrispondenza in un servizio realmente reso. Secondo punto: la separazione contabile delle entrate dei gestori affinché tale trasparenza

venga certificata da un certificatore indipendente. A questo punto il discorso è che non c'è trasparenza. Si è creato un sistema estremamente confuso e privo di qualsiasi logica, sia economica che giuridica, ed ora ci troviamo a subire una sottrazione di risorse che costituisce un onere improprio. Pertanto quello che si chiede all'amministrazione è la trasparenza: non è più possibile continuare nella confusione.

Una precisazione. Io non ha mai demonizzato l'ENAC, ma ho semplicemente evidenziato uno scenario legislativo che coinvolge anche l'ENAC. Visto che tutta la produzione legislativa è sorta e si è consolidata prima del consolidamento dell'Ente, mi sembra ingiusto che io possa demonizzare l'ENAC. Certo, chiedo che l'ENAC prenda consapevolezza dello stato di sofferenza in cui versa il sistema, in funzione delle distorsioni di cui sto parlando.

Con riguardo alla privatizzazione, condivido pienamente il pensiero del dott. Rattazzi: la privatizzazione è una necessità, è uno strumento di affrancamento da alcuni orpelli che ancora condizionano, nel bene e nel male la gestione.

Ultimo punto, la collocazione di Malpensa. Sembra che tutto il discorso Malpensa sia stato creato, voluto da Alitalia. Alitalia lo ha subito, come tutti gli altri operatori del settore. Alitalia ha trovato l'infrastruttura e su quella infrastruttura, sui riferimenti legislativi che esistevano, ha costruito la propria rete, le proprie strategie di alleanza. Ora a questo punto, io non capisco come si possa confondere Malpensa con Alitalia. Alitalia ha necessità ora di Malpensa, perché avendo avuto fiducia nella certezza del diritto, ha cercato poi di costruire tutta la propria strategia economico-commerciale sull'esistenza di un *hub* nel punto di maggiore generazione del traffico nazionale. A questo punto mi sembra legittimo che Alitalia difenda un'infrastruttura del genere che è elemento condizionante anche per l'attuazione delle alleanze con i vettori stranieri. Grazie.

LUPO RATTAZZI

(c.s.)

Volevo rispondere al dott. Caratozzolo spiegando che nel mio intervento non ho mai stigmatizzato l'atteggiamento dell'Alitalia bensì quello dell'arbitro. Trovo che l'Alitalia ha fatto benissimo ad approfittare della sua parzialità ed io, in una situazione del genere, avrei fatto esattamente la stessa cosa.

Rispondo anche al dott. Marletto; per quanto riguarda la ripartizione della capacità aeroportuale, se adottare il sistema amministrativo oppure quello mercantile, io non conosco le proposte della Commissione. Posso dire che sarei sicuramente più incline a concepire il sistema mercantile, però non vorrei che una scelta del genere si trasformi in un'ulteriore barriera all'ingresso di piccoli e nuovi vettori. Preferisco prima vederle queste due proposte, ma fino a che non c'è una totale parità di condizioni, anche a livello di mercato di capitali, non mi sento di abbracciare interamente un sistema mercantile. La forza finanziaria è una delle grandi barriere all'ingresso in questo segmento: non vorrei che la capacità di comprare "*slot*" vada, sostanzialmente, a rafforzare le alleanze dominanti in Europa.

Passo al secondo argomento, e qui devo dare perfettamente ragione al dott. Caratozzolo, non si può identificare l'aeroporto di Malpensa con l'Alitalia. Qui bisogna fare una premessa. L'industria del trasporto aereo italiano, che è composto non solo da Alitalia, ma anche da Air Europe o da Lauda Air (cioè da altre due compagnie intercontinentali attestata sul territorio della Lombardia), soffre di un male cronico determinato dal fatto che - prendendo come punto di riferimento l'Italia - non si trova in posizione baricentrica rispetto ai grandi flussi di traffico che si indirizzano verso il Nord-Est ed il Nord-Ovest del mondo. Questo fa sì che se c'è una compagnia che può impiegare l'aeroporto di Linate, ed un'altra, intercontinentale, che non lo può sfruttare per limitazioni di pista, chi può utilizzarlo è assolutamente favorito rispetto a chi ne è escluso. Ed è esattamente la situazione che si è creata sull'area milanese: il

fatto che Air Europe possa operare, per i voli intercontinentali, solo da Malpensa, crea indubbiamente una situazione di favore a Sabena, che invece dal centro di Milano trasporta i passeggeri a Bruxelles. Quindi trovo perfettamente normale che lo Stato italiano, come fanno gli altri Stati europei, in qualche modo cerchi di ripristinare la famosa parità di condizioni che io invoco per quanto riguarda il discorso dell'attuale situazione di Linate; ripeto, ha assolutamente ragione Caratozzolo quando afferma che non è un interesse solo dell'Alitalia. Qui si è fatto un gravissimo errore nel pensare che la vicenda di Malpensa sia dell'Alitalia contro tutti. Io ho avuto l'occasione di scriverlo al direttore generale della DGVII, Colman. La situazione che si va prospettando, Balotta mi creda, è quella per cui l'Air Europe, probabilmente, si ritirerà dai voli nazionali se si proroga *sic et simpliciter* il "Burlando due" in cui Linate rimane a disposizione di quelle tre-quattro compagnie che si trovavano ad operare su questo aeroporto dodici mesi fa. Il Governo faccia i suoi ragionamenti, veda che cosa gli conviene di più, è una vicenda molto, molto complessa. Ma, ripeto, Malpensa non coincide assolutamente con Alitalia.

BRUNO BERTUCCI

(c.s.)

Cercherò di essere brevissimo. Concordo perfettamente con il professor Busti laddove puntualizza che la traduzione della nuova convenzione in sei lingue della Convenzione non farà altro che aumentare i problemi interpretativi che già nella sola versione in inglese sono moltissimi. A questo riguardo, mi permetto di richiamare l'attenzione su quanto da me scritto nella relazione in ordine a questo aspetto. Come già osservato, basta ricordare il vivace dibattito degli ultimi decenni – sia in dottrina che in giurisprudenza – sull'interpretazione di termini quali "*wilful misconduct*".

Per quanto riguarda i premi e la questione relativa alla reazione del mercato assicurativo al nuovo regime di responsabilità

senza limiti, vorrei sottolineare come - a seguito dell'*intercarrier agreement*, del regolamento europeo e della iniziativa dei vettori giapponesi - non si sia riscontrato alcun trend in rialzo nei premi per le coperture di responsabilità civile, premi che peraltro sono oggi a livelli molto bassi. Discorso analogo vale per le merci.

Per quanto riguarda la posizione del Consaero, voglio ricordare come lo stesso sia stato sciolto nel 1998.

Sulla questione dei pagamenti in acconto il dibattito è stato piuttosto vivace sia in relazione al regolamento europeo che alla nuova convenzione di Montreal. Come giustamente osservato dal professor Antonini, il regolamento ha imposto l'obbligo ai vettori di anticipare delle somme, entro certi limiti, ai passeggeri o ai loro familiari per far fronte alle prime necessità. Le critiche avanzate da più parti, ed in particolare dalle aerolinee e dal mercato assicurativo, non erano state accolte dalla Commissione Europea. L'ICAO ha invece aggirato il problema lasciando ai singoli Paesi Membri di decidere se imporli o meno.

DARIO BALOTTA

(c.s.)

Desidero fare una valutazione che riguarda l'Alitalia.

Non c'è dubbio che la scelta di costituire un *hub* a Malpensa da parte di Alitalia sia una scelta strategica perché è una scelta che è stata fatta per riuscire ad intercettare segmenti della domanda da parte di passeggeri che oggi utilizzano altri *hub* europei. Quello che però non tutti sanno è che dall'*hub* di Malpensa oggi, tra voli intercontinentali operati dalla compagnia di bandiera e voli operati da compagnie americane, prevalentemente, tra frequenze e destinazioni, all'utenza si offre un ventaglio estremamente ristretto. Chi va a Parigi ha frequenze e destinazioni estremamente specialistiche per l'Africa, chi va a Madrid le ha per il Sud America, chi va a Londra le ha per l'Est asiatico. Insomma, ogni *hub* ha le sue specializzazioni, per cui per ognuno di noi è possibile trovare, se non alle sei

di mattina, la sera alle 18.00, un volo per Città del Messico in uno di questi *hub*.

Quello che noi sosteniamo è che l'utente ha il diritto di potersi servire di qualsiasi *hub*, tutto qui. La chiusura di Linate, lasciando solo la navetta Milano - Roma, praticamente peggiora le condizioni dell'utente, che per potere fare la stessa scelta, per esempio andare a Parigi, deve servirsi di Malpensa. Questo è un punto che presenta qualche elemento di contraddizione rispetto alla politica di Alitalia.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Allora, mi pare che con gli interventi di oggi abbiamo chiuso. Poiché il professore Silingardi mi aveva fatto una domanda, io rapidissimamente rispondo. Il professor Silingardi ha detto, e giustamente, che ha avuto la sensazione che ciascuno dei relatori di oggi, che rappresentano compagnie aeree, andava per i fatti suoi difendendo gli interessi della propria compagnia. Questa sensazione è derivata dal fatto che i relatori erano portatori di esperienze diverse. Ciononostante, su molti aspetti, hanno finito anche non solo per confrontarsi, ma anche per affermare che esistono interessi comuni sui quali si può proficuamente lavorare e ricercare soluzioni soddisfacenti per tutti.

Prima di chiudere la seduta, innanzitutto vi ringrazio per la pazienza e l'attenzione con le quali ci avete ascoltato e raccomandando agli studenti di seguire il suggerimento prezioso dato dal sig. Balotta. Grazie.